



Luftraumverletzer Späth vor seiner Piper PA-18: Dicht unter der Wolkendecke über die deutsch-deutsche Grenze

„Ich komme wieder, Genossen“

Die Phantom-Flüge des Piloten Friedemann Späth in die DDR (I): Flucht vor der West-Justiz

Zweimal narrete der bundesdeutsche Sportflieger Friedemann Späth die Luftverteidigung des Warschauer Pakts: Im Tiefflug, ausgerüstet nur mit Karte und Kompaß, legte

der Pilot mehr als tausend Kilometer über polnischem und ostdeutschem Hoheitsgebiet zurück — ohne Fluglizenz, unentdeckt von Ost-Radar und Abfangjägern.

Die gelbe Sportmaschine mit den bundesdeutschen Farben am Heck flog extrem niedrig, kaum höher als fünf Meter über der leicht gekräuselten Meeresoberfläche. Die südlich stehende Sonne blendete den Piloten durch die Scheiben der Flugzeugkanzel, und er mußte sich voll auf die Steuerung der einmotorigen „Piper“ konzentrieren.

Zwanzig Minuten zuvor war er in einem Blitzstart von der dänischen Ostsee-Insel Bornholm geflohen. Jetzt hielt er auf die polnische Küste zu.

Befriedigt registrierte der Pilot, daß seine Nervenspannung sich langsam löste. Wie immer, wenn er im Cockpit saß und den Steuerknüppel hielt, fühlte Friedemann Späth sich „einfach ganz anders“ — beschwingt, frei und überlegen.

Die Radarüberwachung der polnischen Küstensicherung bereitete dem 37jährigen Sportflieger aus dem schwä-

bischen Reutlingen kein Kopfzerbrechen. Wenn er sich dicht über den Wellen hielt, würde sie ihn nur schwerlich orten.

Der Zwischenfall auf Bornholm war unangenehm gewesen. Doch was hätte er anderes tun können, als sich der drohenden Kontrolle durch eine listig eingefädelt Flucht zu entziehen? Sicher hatte die Flugleitung in Rønne jetzt bereits die Polizei alarmiert. Aber — Späth grientete — im Hoheitsgebiet des Warschauer Pakts würde sie ihn ganz bestimmt nicht suchen.

Er war noch etwa 40 Kilometer von der Küste entfernt, als er linker Hand ein Kriegsschiff entdeckte. Es lief nordöstlichen Kurs. Deutlich konnte er im hinteren Aufbau einen Geschützturm mit drei nach oben gerichteten Rohren erkennen. Es war gut möglich, daß der Tiefflieger die Aufmerksamkeit der Besatzung erregte; aber da das Schiff Kurs und Geschwindigkeit bei-

behielt, sah auch er keinen Anlaß, seine Route zu ändern.

Knapp westlich des Gefahrengiebts, das auf der Luftfahrtkarte des Piloten rings um das ehemals deutsche Seebad Horst eingezeichnet war, überflog die Maschine die Küste. In einer meerwärts geöffneten Waldschneise sah Späth ein halbes Dutzend hoher, gewölbter Bunker mit Tarnanstrich. Er flog dicht daran vorbei und hoffte, daß es sich um Überbleibsel aus dem Krieg handelte, die nicht mehr genutzt wurden.

Das Flugzeug, Kennzeichen D-EHCK, mußte jetzt höher gehen, auf 50 Meter, um nicht in Baumkronen und Hochspannungsleitungen hängenzubleiben. Es war unwahrscheinlich, daß die Polen den Einflug beobachtet hatten, überlegte Späth, sonst hätten ihm schon Abfangjäger im Genick sitzen müssen.

Unten auf den Feldern arbeiteten Bauern, die ihm freundlich zuwinkten;

wenn er, was er gern tat, bis auf Baumwipfelhöhe herunterging, konnte er sehen, daß sich auf ihren Gesichtern weder Überraschung noch Argwohn spiegelten.

Als er den Mady-See südöstlich von Stettin erreichte, befand er sich schon 80 Kilometer im Binnenland, ohne daß es einen Zwischenfall gegeben hatte. Das Risiko einer Entdeckung durch die Polen wurde mit jeder Flugminute geringer. Späth nahm sich die Zeit, mit seiner vollautomatischen „Canon AE-1“, die er vor sich auf den Knien liegen hatte, einige Photos durch die Cockpit-Scheiben hindurch zu schießen.

Kurz hinter dem Ende des Sees stieß er auf die von Stargard kommende Eisenbahnlinie. Auf einem Stellwerksgebäude erkannte der Flieger gut lesbar die schwarzen, gotischen Buchstaben der Aufschrift „Pyrzyce“ (Pyritz).

Er tauschte die von der Frankfurter Bundesanstalt für Flugsicherung herausgegebene Karte „Rostock“ (NO 53/10), nach der er bisher geflogen war, gegen die Karte „Berlin“ (NO 51/10). Langsam wurde es Zeit, nach Westen abzdrehen, seinem eigentlichen Ziel zu: der DDR. Es war Samstag, der 24. September 1977, gegen 14.30 Uhr.

„Ich bin Offizier der Nationalen Volksarmee.“

Mit Unbehagen überlegte Späth, was er wohl zu gewärtigen hätte, wenn die Ostdeutschen ihn schnappten. Bei bloßer Luftraumverletzung würden sie es bestimmt nicht bewenden lassen. Er hatte eine Kamera bei sich — daraus ließe sich eine Spionage-Anklage konstruieren. Und wenn die Häscher von der Staatssicherheit auch noch auf den wahren Grund seines illegalen Einflugs in den roten Machtbereich kämen, würden seine Strafen sich wohl auf lebenslänglich summieren. „Versuchte Kindesentführung“ — so würde das Gericht vermutlich seinen Plan nennen, ein kleines Mädchen aus der DDR zu seiner in die Bundesrepublik geflohenen Mutter zu fliegen.

Mit Pardon konnte Späth um so weniger rechnen, als er in Ost-Berlin ein alter Bekannter war. Schon sieben Jahre zuvor hatte der Pädagogik-Student einmal anderthalb Monate als Untersuchungsgefangener der Stasi auf seine Aburteilung gewartet. Das Delikt, das ihm damals vorgeworfen wurde: vorsätzliche Verletzung des Luftraums der DDR in schwerem Fall.

Die Untersuchungsführer hatten seinerzeit keinen Zweifel daran gefassen, daß sie in Späth einen Menschen sahen, der gefährlicher sein konnte als ein Verbrecher: einen Narren.

Und damit hatten sie nicht einmal unrecht. Denn wenn der flugbesessene



Späth-Flugzeug über der Ostsee: Polen in Sicht



Späth-Flugzeug über polnischem Dorf: Wo bleiben die Abfangjäger?



Späth-Luftbild von Halle-Neustadt: Lebenslänglich riskiert



Tiefflieger Späth 1966: „Gelacht, daß mir die Tränen in die Augen stiegen“

Schwabe in die Luft ging, kannte er weder Furcht noch Hemmungen.

Mit 23 begeisterte sich Späth als frisch gebackener Bundesbahninspektor 1963 in Stuttgart fürs Fliegen. Mit 24 machte er seinen Luftfahrerschein, kurz danach erwarb er — inzwischen Eigentümer einer einsitzigen „Stark Turbulent“, die er sich durch „bescheidene Lebensweise“ (Späth) erspart hatte — das Allgemeine Sprechfunkzeugnis für den Flugfunkdienst und die Kunstflugberechtigung.

Im September 1965 donnerte er mit seiner Maschine „aus der Sonne heraus“ (Späth) in der Nähe von Günzburg-Donauried auf den Opel Kadett zweier Jäger zu, die gemächlich über einen Feldweg dahinrollten. Er ging bis auf unter zwei Meter herunter, legte laut polizeilichen Ermittlungen „wenige Zentimeter“ über das Wagendach hinweg und war über das Entsetzen der Weidmänner, die sich im Hechtsprung links und rechts aus ihrem Gefährt retteten, derart erheitert, daß ihm „Tränen in die Augen stiegen“.

Obwohl mehrfach mit Verwarnungen und Bußgeldbescheiden belegt, lockte es den Sportflieger immer wieder, die vorgeschriebene Mindesthöhe von 150 Metern über freiem Feld und 300 Metern über besiedeltem Gebiet zu unterbieten.

In Konstanz unterflog er die Rheinbrücke. Auf der Insel Helgoland schreckte er die Behörden durch verbotene Anflüge. Den Landwirt Hans Buck aus dem schwäbischen Alleshausen zwang er, sich vor der — wie der Bauer später behauptete — „mit den Rädern in Augenhöhe“ auf ihn zursenden Späth-Maschine zu Boden zu werfen. In der Stadt Herb, wo Späth damals als Bundesbahn-Fahrdienstlei-

ter amtierte, peilte er im Sturzflug das Bahnhofsgebäude an und brauste, nur knapp 20 Meter hoch, die Gleise entlang.

An einem Sonntagmorgen im Oktober 1968 startete der Kapriolen-Pilot zu seinem letzten regulären Flug. Um drei zufällig wiedergetroffenen Freunden aus seiner Pfadfinder-Zeit zu einem besonderen Erlebnis zu verhelfen, charterte er auf dem Sportflugplatz Donaueschingen eine viersitzige „Piper PA-28 Cherokee“. Nachdem er zur Einstimmung im Tiefflug über das Wohnhaus eines seiner Passagiere in Kolbingen hinweggeschossen war, zielte er wenige Flugminuten später über der Schwäbischen Alb eine Wanderschar junger Mädchen an — um sich,

wie das Gericht später notierte, „einen Spaß hiermit zu machen“.

Mit 250 Stundenkilometern kippte Späth nach Stuka-Manier die Maschine so tief hinunter, daß er die Gruppe ums Haar mit der rechten Tragfläche getroffen hätte. Als er die Piper im letzten Augenblick hochzog, streifte das linke Fahrwerksrad den Kopf der 1,20 Meter großen Anita Buchner, die etwas abseits ihrer Freundinnen wie angewurzelt stehengeblieben war. Mit einem Trümmerbruch am Schädelbein starb die 11jährige noch auf der Stelle.

Am 3. Oktober 1969 verurteilte das Landgericht Rottweil den „Todesflieger“ (Münchner „Abendzeitung“) zu einer Gefängnisstrafe von 18 Monaten.

Auf seine Fluglizenz hatte Späth schon am Tag nach dem Unfall freiwillig verzichtet.

Von der Bundesbahn entlassen, von der Familie mit Vorwürfen überhäuft und in den Schlagzeilen der Boulevardpresse als „Killer“ und „wilder Friedemann“ bezeichnet, geriet Späth, Straftäter aus Selbstüberschätzung und bodenlosem Leichtsin, im Gefängnis in eine akute psychische Krise. Sein bürgerliches Leben war zerstört, die Chance eines Neubeginns nach seiner Entlassung schien ihm gering, und, so Späth heute, „da habe ich mir gesagt, das ist für mich hier in der Bundesrepublik Deutschland unerträglich“.

Der gefangene Pilot nahm sich vor, in die DDR auszuwandern.

Die Gelegenheit dazu bot sich früher als erwartet. Weil Späth als 19jähriger fünf Mo-

Flugzeug gestohlen und in DDR geflohen

„Todesflieger“ wollte nicht mehr im Gefängnis sitzen

In Coburg-Magdeburg — Mit einem Sportflugzeug, das er bei Nord und Nebel aus dem Hangar einer Flugabteilung bei Coburg, Oberfranken, stahl, ist der „Todesflieger“ Friedemann Späth aus der Bundesrepublik in die DDR geflüchten und sicher in der Nähe von Magdeburg geflüchtet.

Der „wilde Friedemann“ hatte am 18. Oktober 1968 bei Tauffingen in Schwaben im Sturzflug mit einer Sportmaschine eine Schülerin getötet. Er flug um Freunden zu imponieren, so viel, daß er mit dem Fallstrick des 110-Zentimeter großen Mädchens am Kopf traf. Er war dabei mit einem Jahrlichen Geflügel bepackt, was ihn erst jetzt nach 10 Tagen der Strafvollstreckung als er am vergangenen Sonntag vom Haftort in ein Gefängnis in Magdeburg überführt wurde. Die Behörden in Magdeburg bestreiten, im Zusammenhang mit dem Fall Späth eine Verhaftung zu veranlassen. Die „Deutsche“ des

Flugzeuges war erst am Dienstagabend entdeckt worden, als der Vorsitzende der „Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft“ in Coburg eine vergraben Tante aus dem Hangar holen wollte. An der Stelle, an der die Maschine gestanden war, lag nur noch ein Platz mit dem Text: „Mokilroy was here“ und eine Karikatur, die eine lange Nase über eine Statue eines Fliegerchefs Wetzlar-Kostenplatz schlug. Die Ermittlungen, die die „Piper“ in der Nähe von Magdeburg gefunden war.

Belegungen der Flugabteilung in Coburg ergaben, daß Späth sich vom vergangenen Sonntag bis Sonntag dort herumtrieb und



Der „wilde Friedemann“

sich als Erläuterer ausgab, der in einem nahegelegenen Dorf seine Ferien verbringe. Am Sonntagabend ließ er sich in den Hangar einschließen und schob am frühen Montag morgen die „Piper“ aus der Halle hervor. Trotz völkischen Nebels startete er, kehrte nach einer dreiviertel-Stunde wieder zurück und stieg gegen 15 Uhr erneut auf. Diesmal ohne zurückzukommen. Der Bauer Wilfried Böhm aus Niederstallbach bei Coburg beobachtete die Sonne. Ich dachte mir, der Wahnsinnige hat jetzt sicher genug — bei diesem Wetter zu fliegen ist ja glatter Selbstmord.“

Elfjähriges Mädchen von Flugzeug erfaßt und getötet
 Großabladung nach dem Piloten / Flieger-Flucht?
 Was ist die Wahrheit über die Tötung?
 So berichtet die „Abendzeitung“ am 11. Oktober 1968 über Friedemann „Todesflieger“ in Schwaben.

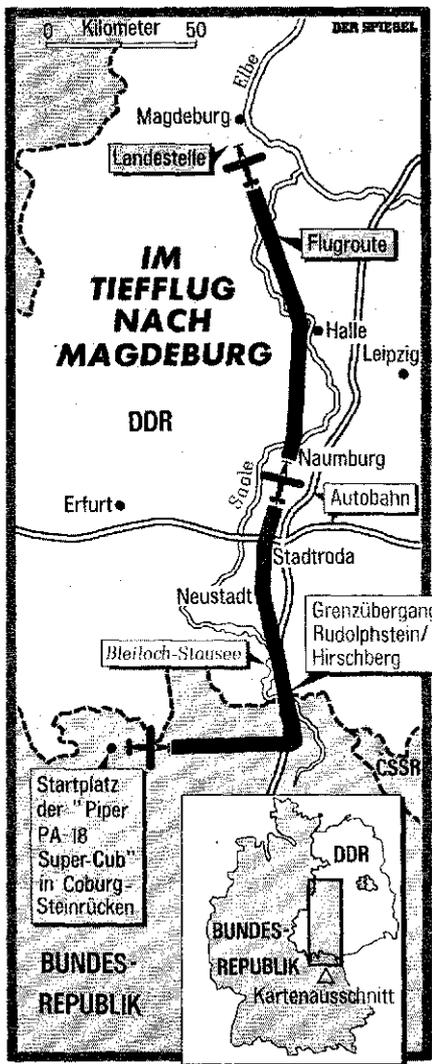
Westdeutsche Späth-Meldung*
 Neues vom Todesflieger

* Münchner „Abendzeitung“ vom 8. Oktober 1970.

nate vor dem Abitur aus Verärgerung über einen Lehrer vom Gymnasium in Tuttlingen abgegangen war, wollte ihm das baden-württembergische Justizministerium helfen, die Reifeprüfung nachzuholen. Vom 19. September 1970 bis zum 19. Juni 1971, so erfuhr der Häftling Mitte August, werde ihm jeweils am Samstag ein Tag Strafunterbrechung zum Besuch eines Vorbereitungskurses in Stuttgart gewährt.

Doch statt zu studieren, beschloß Späth, vor seiner Reststrafe in den SED-Staat zu flüchten — per Flugzeug, versteht sich. Da er „als unpolitischer Mensch zum damaligen Zeitpunkt weder für noch gegen die DDR eingestellt war“, hoffte er, bei der Deutschen Reichsbahn in seinem alten Eisenbahner-Job weitermachen zu können.

Am 26. September 1970 fuhr Späth, von der Gefängnisleitung ausgestattet mit seinem alten Reisepaß und etwas Geld, statt nach Stuttgart zur Schule nach Frankfurt zum Flugplatz Egelsbach, wo es ihm freilich die Anwesenheit eines Polizei-Hubschraubers nicht ratsam erscheinen ließ, sich eine Fluchtmaschine zu schnappen.



Fünf Tage lang klapperte er verschiedene Flugplätze in Hessen und Bayern ab, bis er in Coburg-Steinrücken das Geeignete fand: eine rot-weiß gestrichene „Piper PA-18 Super-Cub“, an der Späth vor allem schätzte, daß sie nur kurze Start- und Landebahnen benötigte, also auch auf freiem Feld sicher niedergehen konnte.

Nachdem er die Sportflieger zwei Tage lang, als harmloser Urlauber getarnt, ausgespäht hatte, brach der entflozene Strafgefangene am Abend des 4. Oktober unbemerkt in die nur durch Sperrbalken gesicherte Flugzeughalle ein. Aus erlauschten Gesprächen wußte er, daß am nächsten Tag, einem Montag, der Flugbetrieb ruhen sollte. Zudem herrschte dichter Nebel, was sein Vorhaben sehr begünstigte. In den niedrig hängenden Wolken, so spekulierte der Tiefflug-Spezialist, müsse es ein leichtes für ihn sein, „ungesehen über die deutsch-deutsche Grenze zu schleichen“.

Als am Nachmittag gegen 15 Uhr die Sicht kurz aufklarte, zog Späth die Maschine mit dem Kennzeichen D — EDYK (Versicherungswert: 35 000 Mark) aus dem Hangar heraus. Der Zündschlüssel steckte.

An der Stelle, wo die Piper in der Halle gestanden hatte, ließ der West-Ost-Flieger als Visitenkarte eine eigenhändig gezeichnete Karikatur zurück: Sie zeigte einen Mann, der eine lange Nase über eine Mauer steckt.

Sofort nach dem Start drehte Späth auf Ostkurs ab, bis er die Autobahn Nürnberg—Hof kreuzte. In einer Höhe von 80, 90 Metern flog er, dicht unter der Wolkendecke, an der Autobahn entlang nach Norden.

Als erfahrener Flieger wußte er, daß sich seine Maschine jetzt bereits in der verbotenen Flugüberwachungszone ADIZ (Air defence identification zone) befand, einem bis zu 50 Kilometer tiefen Sperrkorridor an der Grenze zum Warschauer Pakt, der rund um die Uhr von den Radareinrichtungen der Nato überwacht wird. Flugzeuge gleich welcher Art, die ohne vorherige Anmeldung und Genehmigung hier eindringen, werden von zwei Abfangjägern zurückgeholt.

Doch sei es, daß Tiefflieger Späth unter dem Radarschirm durchschlüpfte, sei es, daß die Jäger in den wenigen Flug-Minuten von Coburg bis zur Grenze nicht mehr aufsteigen konnten — die gestohlene Piper erreichte unbehelligt den Eisernen Vorhang.

Deutlich sah Späth unten die Grenzabfertigungsstelle Hirschberg mit ihren Sicherungsanlagen und Wachtürmen. „Hoffentlich kracht es jetzt nicht gleich“, durchfuhr es den Piloten beim Anblick der DDR-Grenzer — um die langsame Piper vom Himmel zu holen, hätten die Soldaten nur mit ihren Maschinenpistolen draufhalten müssen.

Aber es passierte nichts. Kaum hatte Späth die Kontrollstelle hinter sich,

NEUHEIT

Ein ungewöhnlicher Schuh — der Ganz-Tages-Schuh von **Hush Puppies**



Modelle für Damen u. Herren

WIE BARFUSS LAUFEN! WUNDERVOLL LEICHT GEHEN SIE WIE AUF EINER WIESE UND KÖNNEN SO DEN GANZEN TAG FRISCH BLEIBEN. GTS-DER GANZTAGES-SCHUH (RUNDHERUM LEDER)

VON FACHÄRZTEN EMPFOHLEN



Hush Puppies®

GTS

Ganz-Tages-Schuh

Die Adresse des Fachgeschäftes mit GTS-Schuhen in Ihrer Nähe sagt Ihnen Hush Puppies 3410 Northeim 22



Späth-Fluchtmaschine 1970: Sofort nach dem Start auf Ostkurs

drückte er sein Flugzeug auf Baumwipfelhöhe hinunter, um, von Waldschneise zu Waldschneise hüpfend (Späth: „eine alte Spezialität von mir“), eventuell von den Grenzern hochgeschickten Abfangjägern zu entgehen.

Als die Verfolger ausblieben, ging Späth der vielen Hochspannungsleitungen wegen wieder auf 60 bis 80 Meter hinauf und flog, linker Hand die Blei-lichtalsperre bei Saalburg, unbeirrt nach Norden weiter — über Neustadt, Stadtroda und Naumburg an der Saale Richtung Halle und Magdeburg.

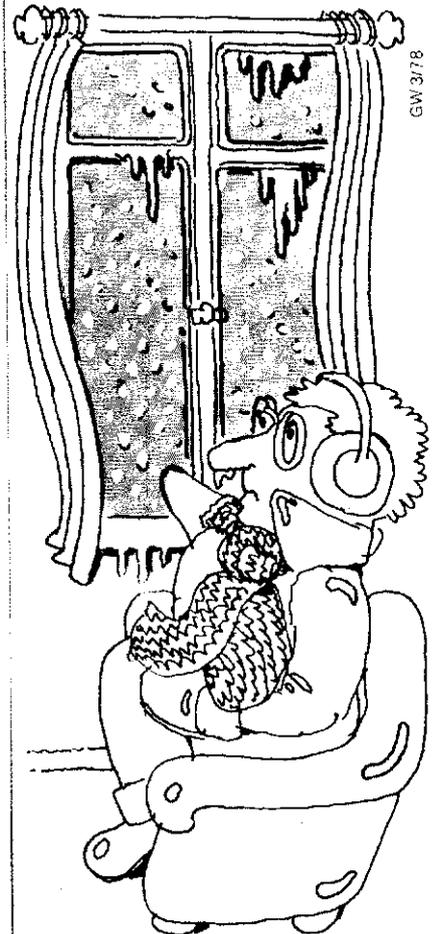
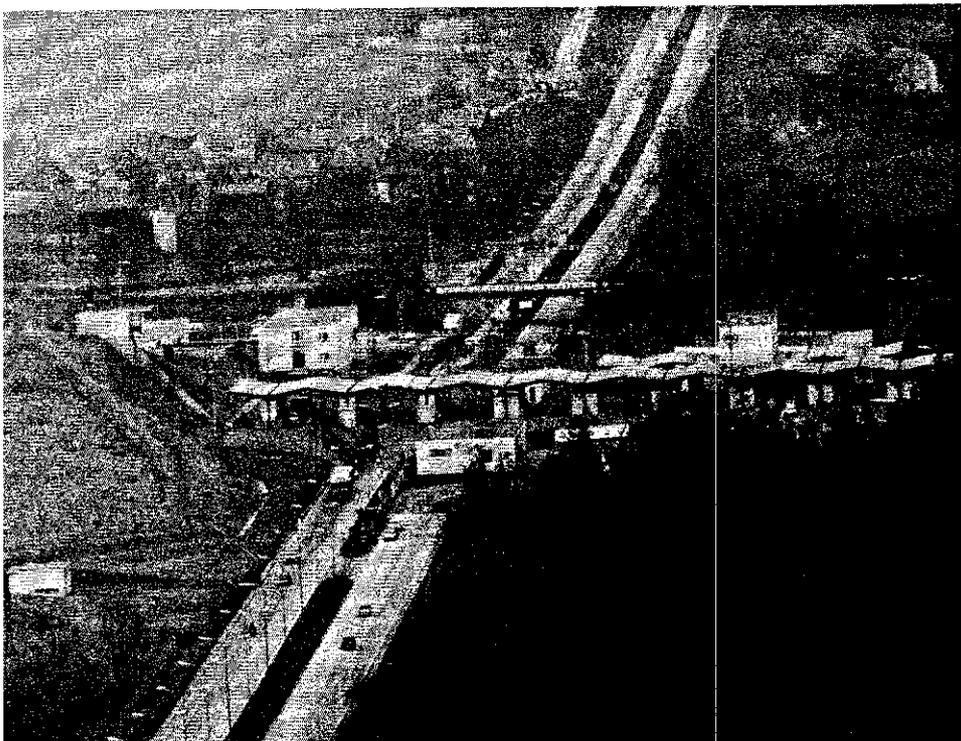
Ursprünglich hatte er zwar vorgehabt, kurz hinter der Grenze niederzugesetzen, um sich möglichst rasch den DDR-Behörden zu stellen. Doch jetzt,

da er seit fast zwei Jahren zum erstenmal wieder den Steuerknüppel in der Hand hielt, wollte er die „Freiheit des Fliegens“ noch einmal bis zur Neige auskosten. Daß die einzige Fliegerkarte, die er hatte mitnehmen können, schon bei Naumburg endete, störte den navigationssicheren Piloten nicht.

Erst als er nach gut anderthalb Stunden, die Stadt Halle längst hinter sich und mittlerweile fast 200 Kilometer tief im Luftraum der DDR, das Gefühl hatte, nun müsse er bald Magdeburg erreichen, sah sich der Flüchtling nach einer Landelegenheit um.

Kurz vor 17 Uhr ging die Sportmaschine auf einem abgeernteten Getreide-

DDR-Grenzübergang Hirschberg: „Hoffentlich kracht es nicht gleich“



GW 3/78

RAL-geprüfte Fenster halten Kälte ab und Wärme fest

Fenster mit dem RAL-Gütezeichen halten Kälte ab und Wärme fest und Energiekosten niedrig.

Diese Zusage geben namhafte, deutsche Fensterhersteller für ihre Produkte aus Aluminium, Holz und Kunststoff. Sie unterwerfen sich den Anforderungen der neutralen Güteüberwachung. Damit gewährleisten sie das, was andere versprechen.

Informationen und Herstellernachweis: RAL-Gütegemeinschaft Fenster Bockenheimer Anlage 13, 6000 Frankfurt 1
Telefon: (06 11) 59 09 77



Wenn Sie bei Verhandlungen mehr über Ihr Englisch nachdenken müssen als über die Verhandlung, wird es gefährlich.

Daß eine Sprache, perfekt beherrscht, Sie beruflich wie privat weiterbringt, müssen wir Ihnen sicher nicht groß erklären. Vielleicht haben Sie sogar schon den Entschluß gefaßt, über kurz oder lang etwas für Ihre sprachliche Weiterbildung zu tun und sind dabei auf den Namen Berlitz gestoßen.

Weil er seriös klingt und Erfolg verspricht.

Seit 99 Jahren lernen Menschen in aller Welt Sprachen bei Berlitz: in Einzelunterricht oder kleinen Gruppen (selten mehr als fünf Teilnehmer) und mit Sprachlehrern, die ausschließlich in Ihrer Muttersprache unterrichten. Das sind beste Voraussetzungen, eine Sprache nicht nur zu lernen, sondern auch schnell zu beherrschen. Machen Sie den Schritt, rufen Sie uns an. Wir informieren Sie über die zahlreichen Möglichkeiten, bei Berlitz Sprachen zu lernen. Unsere Telefonnummern finden Sie unten.



Schulen und Übersetzungsdienste:

Berlin (030) 213 20 81/2
 Bonn (022 21) 65 50 05
 Bremen (04 21) 32 15 07/8
 Dortmund (02 31) 52 42 95
 Düsseldorf (02 11) 37 60 66/7
 Duisburg (02 03) 2 71 68
 Essen (02 01) 22 21 57/8
 Frankfurt (06 11) 28 11 79
 Freiburg (07 61) 27 30 74/5
 Hamburg (040) 32 70 24/5
 Hannover (05 11) 32 76 06/7
 Karlsruhe (07 21) 217 37
 Köln (02 21) 23 06 19
 Krefeld (02 151) 312 12

Mannheim (06 21) 219 95
 München (0 89) 26 80 36/7
 München (0 89) 33 40 19
 Münster (02 51) 4 39 37
 Nürnberg (09 11) 26 50 08/9
 Stuttgart (07 11) 22 10 94
 Wiesbaden (06 121) 37 10 61/2
 Wuppertal (02 02) 44 76 10
 Wien (00 43 2 22) 52 82 86
 Basel (00 41 61) 23 33 27
 Bern (00 41 31) 22 86 41
 Genf (00 41 22) 21 52 83
 Lausanne (00 41 21) 22 53 04
 Zürich (00 41 1) 47 13 07
 Zürich (00 41 1) 34 80 63

defeld nieder, knapp zwei Kilometer von einem Bauerndorf entfernt. Der Platz war insofern günstig gewählt, als Späth noch aus der Luft am Rande des Ackers einen Schäfer ausmachte, der seine Herde bewachte. Von ihm gedachte der Asylant sich den Weg zur nächsten Volkspolizei-Wache weisen zu lassen.

Der alte Mann musterte den überraschenden Besuch interessiert, aber, wie es Späth schien, keineswegs argwöhnisch. Der Westdeutsche beschloß, ihn nicht mit der Wahrheit kopfscheu zu machen: „Guten Tag. Ich bin Offizier der Nationalen Volksarmee und habe mich etwas verirrt. Eigentlich wollte ich von Dresden nach Erfurt fliegen, aber das schlechte Wetter hat mich vom Kurs abgebracht. Können Sie mir sagen, wo ich hier bin und wo die nächste Polizeidienststelle ist?“

Im DDR-Gefängnis reifte der Racheplan.

Die dreiste Lüge klang alles andere als glaubhaft, denn der Schwabe Späth sprach unverkennbar süddeutsche Mundart; zudem lag sein vorgebliches Reiseziel Erfurt gut hundert Kilometer von seinem jetzigen Standpunkt entfernt — etwas viel für einen, der nur eben mal vom Kurs abgekommen sein will.

Doch der Schäfer stellte keine Fragen. Der Herr Offizier, teilte er beflissen mit, befände sich bei Bahrendorf, Kreis Wanzleben, Bezirk Magdeburg, und Polizei gebe es dort auch.

Späth dankte und machte sich auf den Weg. Auf der Dorfstraße in Bahrendorf nahm niemand Notiz von ihm. Das Polizeirevier war in einem alten Bauerngehöft untergebracht; an einem Fensterladen hing ein rotes Holzschild, auf dem mit schwarzer Farbe das Wort „Volkspolizeidienststelle“ aufgemalt war. Die zu dem Gebäude gehörenden Stallungen beherbergten, soweit sich das von der Straße aus feststellen ließ, eine Schweinezucht.

Als Späth hinging, fand er nur eine Bäuerin vor, die sich offensichtlich um die Tiere kümmern sollte. Die Vopos, sagte sie, seien nicht da und kämen an dem Tag auch nicht wieder. Ob die Sache nicht bis morgen Zeit habe?

Es kostete Späth einige Mühe, der widerstrebenden Frau klarzumachen, wie dringlich die Angelegenheit sei. Doch auch als die Bäuerin umständlich herumtelefoniert hatte, dauerte es noch über zwei Stunden, bis die Beamten kamen: vier Vopos in Uniform und ein Zivilist.

Späth händigte ihnen seinen Paß aus und tischte seine Geschichte auf. Seinen Zuhörern verschlug es für einen Augenblick die Sprache. Späth heute: „Das war etwas zuviel für die Leute. Die haben mir dann ernsthaft ins

100 BERLITZ® JAHRE

Seit 1878

Gewissen geredet, ich sollte keine Geschichten kohlern, jetzt hätte ich noch die Möglichkeit, die Sache richtig darzustellen; wenn nicht, werde es schlecht für mich.“

Nach einigem Hin und Her fanden sich die Polizisten gleichwohl bereit, mit ihrem seltsamen Gast zum Flugzeug hinauszufahren. Bevor sich die Uniformierten mit Späth in ihren Wartburg zwängten, wies sich der Zivilist, der bis dahin schweigend zugehört hatte, als Angehöriger des Staatssicherheitsdienstes aus. „Warum haben Sie sich denn dem Schäfer gegenüber als NVA-Offizier ausgegeben?“ wollte er wissen.

Die Erklärung des Westdeutschen, er habe keine Unruhe unter der DDR-Bevölkerung stiften wollen, schien ihn ungenügend zu befriedigen. „Das haben Sie vollkommen richtig gemacht“, lobte er, „wirklich ganz prima.“

Es war bereits dunkel, als der Wartburg losfuhr. Das Mißtrauen der Vopos hatte sich noch nicht gelegt; Späth konnte sich auf etwas gefaßt machen, wenn es kein Flugzeug draußen gäbe, drohte einer unterwegs. Aber dann tauchte die Piper unter einer Baumgruppe plötzlich im Autoscheinwerferlicht auf, „und da brauchte ich nicht mehr viel zu erzählen“ (Späth).

Die Vopos zogen ihre Waffen. Zwei Mann blieben beim Flugzeug zurück, die anderen fuhren mit Späth zur Polizeidienststelle Wanzleben. Nach zwanzig Minuten holten mehrere zivil gekleidete Stasi-Beamte den Gefangenen ab und brachten ihn nach Magdeburg ins Untersuchungsgefängnis.

Der Häftling, nunmehr in einer ordentlichen Zelle untergebracht, bekam eine Kleinigkeit zu essen und wartete, bis seine neuen Vernehmer eingetroffen waren: zwei uniformierte Oberstleutnants der Luftstreitkräfte, die sich vor allem für die technischen Einzelheiten des Einflugs interessierten. Unterbrochen von ständigen Drohungen, ja bei der Wahrheit zu bleiben und „nicht unsinnig daherzureden“, begann Späth seinen Fall detailliert zu schildern.

Er merkte bald, daß die Offiziere nicht bereit waren, ihm seine Version des Fluchtwegs abzunehmen. Mit heimlicher Genugtuung registrierte der Pilot, wie die Tatsache, daß ein westdeutsches Flugzeug fast 200 Kilometer tief in den Luftraum der DDR eindringen konnte, ohne von den roten Luftstreitkräften abgefangen zu werden, das Vorstellungsvermögen seiner Vernehmer offensichtlich überstieg.

Das sei doch frei erfunden, daß er bei Hof in die DDR eingeflogen sei, redeten sie auf Späth ein; er solle lieber gleich die Wahrheit sagen und zugeben, daß er aus der — nur 65 Kilometer entfernten — Gegend von Braunschweig gekommen sei.

Späth konterte mit einer präzisen Aufzählung von Flugdetails, die er un-

Magen-Stress
Magen-Stress
Magen-Stress
Magen-Stress

Kennen Sie schon Gaviscon?

Gaviscon macht Schluß mit Sodbrennen, Völlegefühl, saurem Aufstoßen.

Gaviscon – nach dem Essen – hilft rasch und anhaltend.

Schirmt ab gegen Magen-übersäuerung. Die normale Verdauung bleibt unbeeinflusst.

Gaviscon mit der natürlichen Substanz aus Meerespflanzen ist frei von Nebenwirkungen.

Geeignet auch für Diabetiker.



Gaviscon gegen Sodbrennen, Aufstoßen, Völlegefühl
thomae Biberach · Riss

möglich alle hätte erfinden können. Wenn die Herren ihm nicht glauben wollten, schlug er zudem vor, sollten sie sich doch mit den bundesdeutschen Behörden in Verbindung setzen; die würden ihnen schon bestätigen, daß er die Piper in Coburg und nicht anderswo entwendet habe.

Einen Augenblick lang schwiegen die Offiziere, sichtlich konsterniert. Dann meinte der eine, einen Tick zu forsch: „Na ja, Herr Späth, wissen Sie, wir haben Sie natürlich die ganze Zeit verfolgt. Wir haben Sie genau beobachtet, aber wir wollten erst mal Ihre Absichten erkunden. Deshalb haben wir Sie auch nicht behelligt in der Luft. Aber Sie können sicher sein — Sie wären nicht wieder rausgekommen aus der DDR, niemals.“

Späths stets wacher Flieger-Instinkt durchschaute den plumpen Bluff so-

der Wunsch, bei der Deutschen Reichsbahn ein neues Leben zu beginnen, wohl nicht so leicht in Erfüllung gehen werde, wie er sich das vorgestellt hatte.

Am 25. November 1970 wurde Friedemann Späth vom Stadtbezirksgericht Berlin-Lichtenberg wegen „Fliegens ohne Flugzeugführerschein, Luftraumverletzung und Grenzverletzung der DDR mit besonderen Mitteln“ zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und sechs Monaten verurteilt. Einen Verteidiger hatte er nicht. Lediglich in die Anklageschrift durfte er kurz vor dem Verhandlungstermin Einblick nehmen.

Schon nach wenigen Tagen in der Haftanstalt Rummelsburg, in die Späth Mitte Dezember, knapp drei Wochen nach seinem Prozeß, eingewiesen wurde, kam ihm das westdeutsche Gefängnisleben im Vergleich wie ein „Sanatoriumsaufenthalt“ vor.

gestützt; da die Häftlinge hierzu mit zugeknöpfter Jacke und aufgesetzter Mütze antreten mußten, wälzten sich die weniger Geübten bald, eine Quelle lebhaften Vergnügens für die Wächter, im Staub des Gefängnishofes herum.

Als Späth sich einmal weigerte, den Fußboden einer leeren Zelle zu säubern, indem er ihn mit dem Messer abkratzen sollte, verpaßte man ihm zwei Wochen Arrest in einem Kellerverlies, das an einen „originalen Tigerkäfig“ (Späth) gemahnte: knapp zwei Meter lang, so eng, daß der Eingesperrete die Arme nicht ausstrecken konnte, und ausgestattet nur mit Holzpritsche und einer dünnen Pferdedecke.

Wer nicht in der Arrestzelle saß, mußte arbeiten. Die Ost-Berliner Elektro-Apparate-Werke Treptow (EAW) ließen die Gefangenen im Lohnverfahren Relais zusammensetzen; bei einer Arbeitsnorm von 570 Minuten täglich gab es ein verfügbares Monatsentgelt von 30 Mark Ost, mit denen die Häftlinge vor allem den Anstalts-Speiseplan zu verbessern trachteten.

Wie aus fast allen seinen Mitgefangenen auch, machten solcherlei Haftbedingungen aus dem zuvor apolitischen Späth in kürzester Zeit einen fanatischen Gegner der DDR.

Sein Haß auf den SED-Staat wuchs um so ungezügelter, als er sich in seinem verqueren Gerechtigkeitssinn zutiefst verletzt fühlte: Ohne Not und ohne einsichtigen Grund, so stellte es sich dem Flieger dar, hatte ihm das Land, in dem er Zuflucht vor den Nachstellungen der bundesdeutschen Justiz gesucht hatte, einen üblen Streich gespielt.

In abenteuerlichen Tagträumen sann der Häftling auf Rache. Sobald er wieder auf freiem Fuß wäre, schwor er sich, wolle er wiederkommen und den Genossen die erlittene Unbill zurückzahlen.

Späth brauchte nicht lange zu überlegen, wie er dem Ost-Staat einen Schlag versetzen könne; dafür boten ihm die Delikte der Rummelsburg-Insassen Anschauungsmaterial genug. Viele seiner Mitgefangenen waren Fluchthelfer. Und auch er, würde, so setzte es sich schon im Laufe des Jahres 1971 bei ihm fest, Menschen zur Flucht aus der DDR verhelfen.

Eine im Grunde keineswegs sensationelle Sache, gewiß. Aber der Sportflieger Späth würde diese Fluchthilfe so planen und organisieren, daß die mächtige DDR mit ihrem überreizten Sicherheitsbedürfnis sich dabei auf eine geradezu lächerliche Weise blamieren mußte: Er würde seine Flüchtlinge mit dem Flugzeug rausholen.

Im nächsten Heft

Späth bereitet seinen Racheflug vor — Als Fluchthelfer unterwegs — Zwischenfall auf Bornholm

Westdeutsches Flugzeug verletzte DDR-Luftraum

Berlin (ADN). Am Montag drang ein westdeutsches Motorflugzeug, das von dem Piloten Friedemann Späth aus Horb am Neckar geführt wurde, widerrechtlich in den Luftraum der DDR ein. Nach der Landung wurde der Pilot festgenommen und gegen ihn ein Ermittlungsverfahren mit Haft eingeleitet.

Luftraumverletzer in Berlin abgeurteilt

Berlin (ADN). Das Stadtbezirksgericht Berlin-Lichtenberg verurteilte am Mittwoch den Westdeutschen Friedemann Späth aus Tuttlingen (Baden-Württemberg) wegen Verstoßes gegen das Gesetz über die zivile Luftfahrt und andere gesetzliche Bestimmungen der DDR in schwerem Fall zu 2 Jahren und 6 Monaten Freiheitsentzug. Späth, ein entfloherer Strafgefangener, der wegen



Späth-Meldungen im „Neuen Deutschland“, Pilot Späth: „Die hatten keine Ahnung“

fort: „Die Leute hatten keine Ahnung, und es fiel ihnen auch noch schwer, ihre Bestürzung zu verbergen.“

Die NVA-Offiziere verabschiedeten sich. Am nächsten Morgen, es war Dienstag, der 6. Oktober 1970, wurde Späth von Magdeburg nach Ost-Berlin gebracht, ins Untersuchungsgefängnis der Stasi-Zentrale in der Magdalenenstraße.

In den folgenden Wochen wurde er pausenlos jeden Tag von morgens bis abends verhört. Mithäftlinge bekam er anfangs nie zu Gesicht. Wenn er durch die weitläufigen Korridore geführt wurde, leuchtete am Ende des Flurs ein rotes Lämpchen auf, das jedem den Zutritt verbot.

Ein Major und ein Unterleutnant nahmen ihn abwechselnd ins Gebet. Und obwohl er sich alle Mühe gab, für seinen Wechsel in die DDR die lautesten Motive anzugeben, ahnte er, daß

Von den einsitzenden DDR-Bürgern wurden die Häftlinge aus dem kapitalistischen Ausland streng getrennt gehalten. Die Bundesdeutschen waren mit Holländern, Engländern, Italienern, Amerikanern und Arabern (Späth: „Was die alles fangen, das glaubt man gar nicht“) zusammengesperrt, von denen die meisten „so mittlere Bierstrafen“ von ein bis zwei Jahren abbrummen — gewöhnlich wegen versuchter Fluchthilfe und Devisenschmuggels.

Wer nicht flink genug parierte, bekam vom Wachpersonal, wie Späth sich erinnert, „schon mal einen Stoß“. Doch statt tätlich gegen die Gefangenen vorzugehen, hielten sich die Aufseher im allgemeinen lieber an ein ausgeklügeltes Repertoire ständig wechselnder Schikanen.

So verordneten sie im Sommer bei heißem Wetter gern als „gymnastische Lockerungsübungen“ deklarierte Lie-